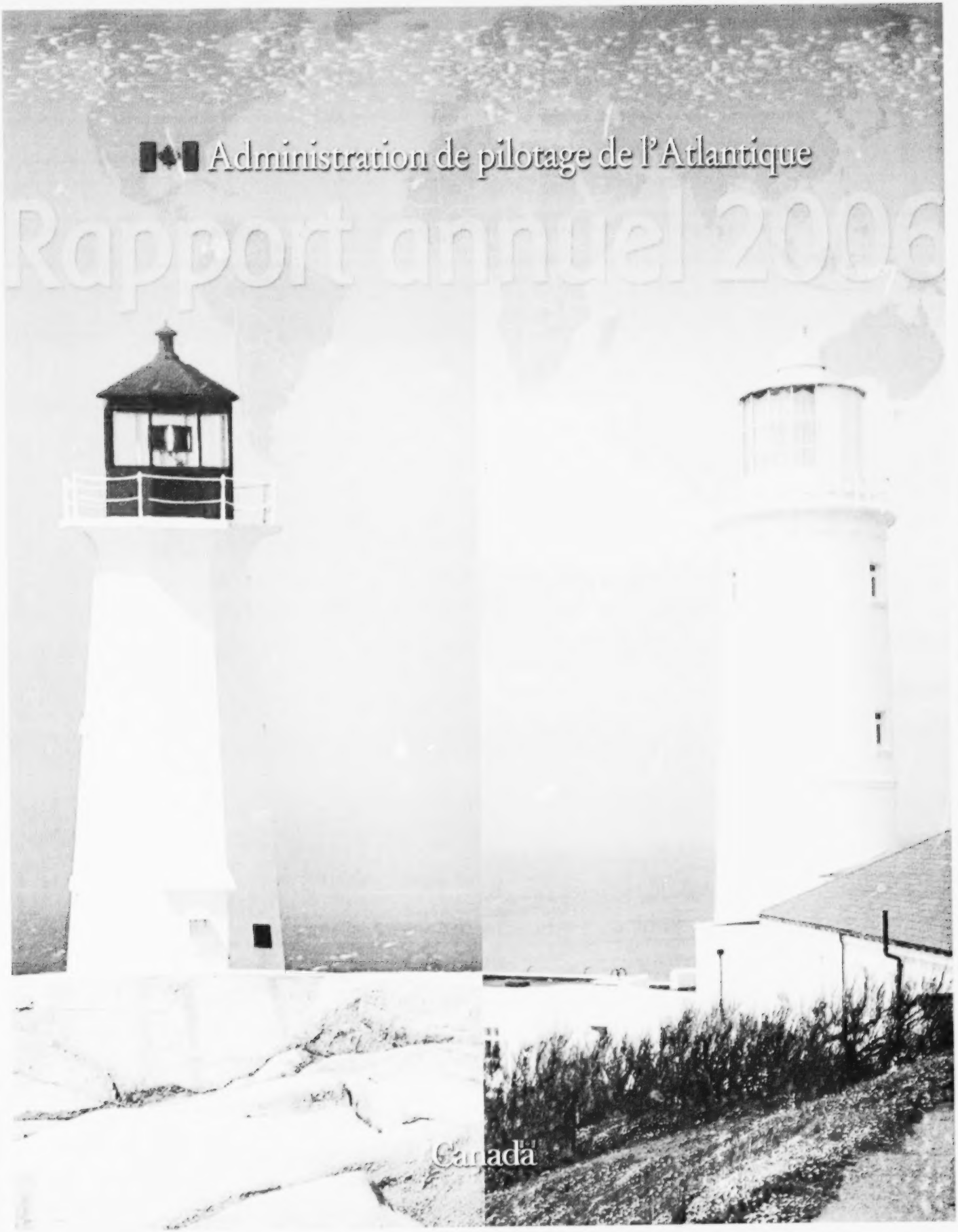
Administration de pilotage de l'Atlantique

Rapport annuel 2006



Canada

Régie des sociétés

L'Administration de pilotage de l'Atlantique respecte les [illegible] *Loi sur la gestion des sociétés d'état et autres entreprises* [illegible] présent rapport, le Conseil d'administration de l'Administration de pilotage de l'Atlantique a établi un processus et une structure efficaces qui lui permettront de superviser la direction et la gestion de l'APA et qui permettront à cette dernière de remplir son mandat. Les politiques régissant l'administration de l'APA, les relations avec la direction et le fonctionnement du Conseil d'administration font l'objet d'une révision constante et, au besoin, des changements y sont apportés.

La *Loi maritime du Canada* prévoit la nomination d'un président à temps partiel et d'un directeur général à temps plein. Le directeur général est responsable devant le Conseil d'administration et, de par son rôle, il voit à l'application des normes établies et des connaissances nécessaires, et à l'accomplissement des tâches administratives quotidiennes requises. Une telle direction est conforme à la régie des sociétés.

La composition actuelle du Conseil – soit un président, deux pilotes, deux représentants de l'industrie du transport maritime et deux représentants du secteur public – assure une excellente représentation reposant sur les connaissances, la perspective du transport maritime et une grande expérience des affaires. Le Conseil de l'Administration est responsable de ses décisions devant le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Le Gouverneur en conseil en nomme les membres qui répondent de leur gestion au gouvernement du Canada et au grand public. En vue de la nomination des deux représentants de l'industrie du transport maritime, des noms sont sollicités auprès de l'Association des armateurs canadiens et de la Fédération maritime du Canada ; les noms sont ensuite présentés au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités pour sa considération.

L'Administration appuie sans réserve la composition du Conseil d'administration, de l'équipe de gestion et de son personnel. Grâce à un système aussi efficace, elle est d'avis qu'elle remplit son mandat et qu'elle répond aux exigences propres à une bonne régie des sociétés.

Conception : Couleur Photographie (Conseil d'administration et Équipe de gestion) : Alex MacAulay Photography Impression : Transcontinental

Table des matières

Lettre du Président et du Directeur général 1
Les administrateurs, la direction et l'équipe de gestion 2
Suivi sur l'orientation stratégique 3
Examen ministériel des questions de pilotage demeurées en suspens 5
Revue de l'année 2006 6
Pilotes, zones de pilotage et affectations de pilotage 8
Examen comparatif 10
Responsabilité de la direction à l'égard de la communication de l'information financière 11
Rapport du vérificateur 12
États financiers 13

Mandat

L'Administration de pilotage de l'Atlantique a pour mandat d'établir, d'exploiter, de maintenir et de gérer, selon les impératifs de la sécurité, un service de pilotage efficace dans la region de l'Atlantique.

Mission

L'Administration de pilotage réalisera ce mandat en fournissant l'expertise, l'expérience et la technologie nécessaires pour répondre aux besoins de l'industrie. Elle se fait un devoir de maximiser l'utilisation de ses ressources et de ses atouts afin d'atteindre ses objectifs de façon sûre et respectueuse de l'environnement.

Vision

Nous continuerons d'assurer un service de pilotage efficace dans la région de l'Atlantique.

Pour ce faire, l'Administration tirera le meilleur parti possible des occasions qui se présenteront, et ce, dans l'intérêt des divers ports et districts et des localités environnantes.

Siège social

Administration de pilotage de l'Atlantique
Tour Cogswell, pièce 910
2000, rue Barrington
Halifax (Nouvelle-Écosse)
B3J 3K1 Canada

tél. 902.426.2550
téléc. 902.426.4004
www.atlanticpilotage.com

En couverture : La croissance du commerce international, des nouvelles technologies de navigation et de l'expédition juste à temps a fait du monde un univers beaucoup plus petit que nous ne l'aurions jamais imaginé. La juxtaposition des phares de Peggy's Cove en Nouvelle-Écosse et de Cornwall au Royaume-Uni montre la distance symbolique entre l'Europe et l'Amérique du Nord.

Régie de la société

L'Administration de pilotage de l'Atlantique respecte les *Lignes directrices sur la régie des sociétés d'État et autres entreprises publiques*. Grâce au présent examen, le Conseil d'administration de l'Administration de pilotage de l'Atlantique a établi un processus et une structure efficaces qui lui permettront de superviser la direction et la gestion de l'APA et qui permettront à cette dernière de remplir son mandat. Les politiques régissant l'administration de l'APA, les relations avec la direction et le fonctionnement du Conseil d'administration font l'objet d'une révision constante et, au besoin, des changements y sont apportés.

La *Loi maritime du Canada* prévoit la nomination d'un président à temps partiel et d'un directeur général à temps plein. Le directeur général est responsable devant le Conseil d'administration et, de par son rôle, il voit à l'application des normes établies et des connaissances nécessaires, et à l'accomplissement des tâches administratives quotidiennes requises. Une telle direction est conforme à la régie des sociétés.

La composition actuelle du Conseil – soit un président, deux pilotes, deux représentants de l'industrie du transport maritime et deux représentants du secteur public – assure une excellente représentation reposant sur les connaissances, la perspective du transport maritime et une grande expérience des affaires. Le Conseil de l'Administration est responsable de ses décisions devant le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Le Gouverneur en conseil en nomme les membres qui répondent de leur gestion au gouvernement du Canada et au grand public. En vue de la nomination des deux représentants de l'industrie du transport maritime, des noms sont sollicités auprès de l'Association des armateurs canadiens et de la Fédération maritime du Canada ; les noms sont ensuite présentés au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités pour sa considération.

L'Administration appuie sans réserve la composition du Conseil d'administration, de l'équipe de gestion et de son personnel. Grâce à un système aussi efficace, elle est d'avis qu'elle remplit son mandat et qu'elle répond aux exigences propres à une bonne régie des sociétés.

Conception : Couleur. Photographie (Conseil d'administration et Équipe de gestion) : Alex MacAulay Photography. Impression : Transcontinental

Table des matières

Lettre du Président et du Directeur général 1
Les administrateurs, la direction et l'équipe de gestion 2
Suivi sur l'orientation stratégique 3
Examen ministériel des questions de pilotage demeurées en suspens 5
Revue de l'année 2006 6
Pilotes, zones de pilotage et affectations de pilotage 8
Examen comparatif 10
Responsabilité de la direction à l'égard de la communication de l'information financière 11
Rapport du vérificateur 12
États financiers 13

Mandat

L'Administration de pilotage de l'Atlantique a pour mandat d'établir, d'exploiter, de maintenir et de gérer, selon les impératifs de la sécurité, un service de pilotage efficace dans la région de l'Atlantique.

Mission

L'Administration de pilotage réalisera ce mandat en fournissant l'expertise, l'expérience et la technologie nécessaires pour répondre aux besoins de l'industrie. Elle se fait un devoir de maximiser l'utilisation de ses ressources et de ses atouts afin d'atteindre ses objectifs de façon sûre et respectueuse de l'environnement.

Vision

Nous continuerons d'assurer un service de pilotage efficace dans la région de l'Atlantique.

Pour ce faire, l'Administration tirera le meilleur parti possible des occasions qui se présenteront, et ce, dans l'intérêt des divers ports et districts et des localités environnantes.

Siège social

Administration de pilotage de l'Atlantique
Tour Cogswell, pièce 910
2000, rue Barrington
Halifax (Nouvelle-Écosse)
B3J 3K1 Canada

tél. 902.426.2550
téléc. 902.426.4004
www.atlanticpilotage.com

En couverture : La croissance du commerce international, des nouvelles technologies de navigation et de l'expédition juste à temps a fait du monde un univers beaucoup plus petit que nous ne l'aurions jamais imaginé. La juxtaposition des phares de Peggy's Cove en Nouvelle-Écosse et de Cornwall au Royaume-Uni montre la distance symbolique entre l'Europe et l'Amérique du Nord.

Lettre du Président et du Directeur général

Le 7 mars 2007

L'honorable Lawrence Cannon
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités
29e étage, Tour C
Place de Ville
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Monsieur le Ministre,

En application de l'article 150 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, nous avons l'honneur de vous soumettre le rapport annuel de l'Administration de pilotage de l'Atlantique pour 2006.

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA) continue à remplir son mandat qui est d'assurer un service de pilotage maritime sûr et efficace. L'APA continue également d'accorder de l'importance aux consultations suivies auprès des divers ports et groupes d'usagers partout dans la région de l'Atlantique. Ces consultations portent sur des questions de finances et d'opérations.

Les travaux de réparation prolongés et inattendus à l'installation flottante de production, stockage et déchargement en mer exploitée au champ pétrolier Terra Nova, sur les Grands Bancs, ont eu un impact important sur l'APA en 2006. Les activités et les recettes pour la baie Placentia (T.-N.-L.) ont été beaucoup moins importantes que prévu. C'est surtout en raison de ce ralentissement temporaire que l'Administration a connu un déficit cette année.

Au début de 2006, l'APA a entrepris la construction d'un nouveau bateau-pilote rapide pour la baie Placentia (T.-N.-L.). Malheureusement, le bateau-pilote actuel dans la baie Placentia a été déclaré perte totale implicite après un accident survenu tard en mai 2006. Puisqu'il faut disposer de deux bateaux rapides dans cette zone, l'APA a accordé un contrat pour la construction d'un deuxième nouveau bateau-pilote; on s'attend à ce qu'il soit en service dès l'automne 2007.

Les modifications proposées au règlement de l'APA concernant le tonnage des navires assujettis au pilotage obligatoire sont entrées en vigueur en mai 2006. D'autres études ont été réalisées au moyen de la Méthode de gestion des risques de pilotage; elles ont recommandé que la rivière St. Croix et le port de Bayside au Nouveau-Brunswick et les approches de Voisey's Bay à Terre-Neuve-et-Labrador deviennent des zones de pilotage obligatoire. L'Administration entreprendra en 2007 les démarches réglementaires nécessaires à la mise en œuvre de ces recommandations.

En 2006, les pilotes de l'Administration ont réalisé 10 041 affectations, 99,94 pour cent d'entre elles s'étant déroulées sans incident. Le service des affectations de l'Administration, service centralisé situé à Halifax, en Nouvelle-Écosse, a vu à la coordination et à l'affectation des pilotes de manière rentable et efficace sur le plan des opérations.

Outre le fait de veiller à l'orientation stratégique de l'Administration, ses administrateurs continuent à participer activement à l'instauration de bonnes pratiques de gouvernement de la société et au maintien d'un programme actif de gestion et de contrôle des finances.

Nous avons encore une fois le plaisir d'annoncer que l'Administration de pilotage de l'Atlantique continue à offrir un service exemplaire, de la façon la plus sécuritaire et la plus économique possible, afin de satisfaire ses usagers tout en respectant les exigences de la *Loi sur le pilotage*.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre très haute considération.

Le directeur général,

Anthony McGuinness

Le président,

Tom Calkin,
B.Sc.C.E., M.B.A., P. Eng., CMC

Un maillon important dans la chaîne du commerce international

Le pilotage maritime est un service très peu connu du grand public, mais le besoin de faire appel au pilotage est un dénominateur commun à tous les grands ports engagés dans le commerce maritime mondial. Depuis des millénaires, les pilotes utilisent leurs connaissances approfondies d'une région pour aider des capitaines de navires à naviguer dans des eaux inconnues. Aujourd'hui, les pilotes de l'Administration ajoutent à ces connaissances des compétences d'experts en manœuvres des navires, un savoir en matière de gestion des ressources à la passerelle et la capacité d'utiliser les plus récentes technologies. L'Administration de pilotage de l'Atlantique a la responsabilité de fournir des pilotes hautement qualifiés afin de jouer son rôle dans le maintien des routes de commerce essentielles qui soutiennent l'économie canadienne. Sans les pilotes bien formés et compétents et les équipages des bateaux-pilotes, ce service « discret » ne serait pas en mesure de protéger le milieu maritime canadien ni d'assurer le degré de service auquel s'attendent les clients.

Dans le contexte d'une économie planétaire, les consommateurs tiennent pour acquis l'accès à des biens fabriqués dans des pays lointains. Le présent rapport illustrera certains des endroits dans le monde qui sont reliés au Canada atlantique par le truchement du transport maritime.

Les administrateurs, la direction et l'équipe de gestion

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION : Le capitaine Don Duffy, représentant des pilotes, Public Landing (N.-B.); Gerard Fitzpatrick, FCA, représentant du secteur public, Charlottetown (Î.-P.-É.); Jim Stoneman, représentant de l'industrie du transport maritime, Halifax (N.-É.); Doug Tilley, représentant du secteur public, St. John's (T.-N.-L.); le capitaine Terrence Pittman, représentant des pilotes, Sydney (N.-É.); Yvon Dufour, représentant de l'industrie du transport maritime, Dartmouth (N.-É.). **EN MÉDAILLON :** Tom Calkin, B.Sc.C.E., M.B.A., P. Eng., CMC, président, Bedford (N.-É.).

LA DIRECTION ET L'ÉQUIPE DE GESTION : Jackie MacPherson, adjointe exécutive; Brian Bradley, CGA, comptable; le capitaine P.T. Gates, directeur des opérations; P.L. MacArthur, CMA, directeur des finances; le capitaine R.A. McGuinness, directeur général; Nancy Gordon, directrice administrative; Tina Panopalis, administratrice en ressources humaines.

Un maillon important dans la chaîne du commerce international

Le pilotage maritime est un service très peu connu du grand public, mais le besoin de faire appel au pilotage est un dénominateur commun à tous les grands ports engagés dans le commerce maritime mondial. Depuis des millénaires, les pilotes utilisent leurs connaissances approfondies d'une région pour aider des capitaines de navires à naviguer dans des eaux inconnues. Aujourd'hui, les pilotes de l'Administration ajoutent à ces connaissances des compétences d'experts en manœuvres des navires, un savoir en matière de gestion des ressources à la passerelle et la capacité d'utiliser les plus récentes technologies. L'Administration de pilotage de l'Atlantique a la responsabilité de fournir des pilotes hautement qualifiés afin de jouer son rôle dans le maintien des routes de commerce essentielles qui soutiennent l'économie canadienne. Sans les pilotes bien formés et compétents et les équipages des bateaux-pilotes, ce service « discret » ne serait pas en mesure de protéger le milieu maritime canadien ni d'assurer le degré de service auquel s'attendent les clients.

Dans le contexte d'une économie planétaire, les consommateurs tiennent pour acquis l'accès à des biens fabriqués dans des pays lointains. Le présent rapport illustrera certains des endroits dans le monde qui sont reliés au Canada atlantique par le truchement du transport maritime.

Les administrateurs, la direction et l'équipe de gestion

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION : Le capitaine Don Duffy, représentant des pilotes, Public Landing (N.-B.); Gerard Fitzpatrick, FCA, représentant du secteur public, Charlottetown (Î.-P.-É.); Jim Stoneman, représentant de l'industrie du transport maritime, Halifax (N.-É.); Doug Tilley, représentant du secteur public, St. John's (T.-N.-L.); le capitaine Terrence Pittman, représentant des pilotes, Sydney (N.-É.); Yvon Dufour, représentant de l'industrie du transport maritime, Dartmouth (N.-É.). **EN MÉDAILLON :** Tom Calkin, B.Sc.C.E., M.B.A., P. Eng., CMC, président, Bedford (N.-É.).

LA DIRECTION ET L'ÉQUIPE DE GESTION : Jackie MacPherson, adjointe exécutive; Brian Bradley, CGA, comptable; le capitaine P.T. Gates, directeur des opérations; P.L. MacArthur, CMA, directeur des finances; le capitaine R. A. McGuinness, directeur général; Nancy Gordon, directrice administrative; Tina Panopalis, administratrice en ressources humaines.

Orientation stratégique

En 2003, le Conseil d'administration de l'APA a retenu six orientations stratégiques considérées comme des priorités pour la période de 2004 à 2008. L'Administration a fait des progrès dans chaque cas. En voici un résumé pour 2006.

Gouvernement de l'Administration

- Au moment de leur nomination, les nouveaux membres du Conseil d'administration reçoivent une formation sur le gouvernement d'entreprise.
- Les comités sont très actifs, surtout les comités de la Vérification, de la MGRP et des Bateaux-pilotes.

Qualité du service

- Des rencontres fréquentes ont eu lieu avec les intéressés pour déterminer le degré de satisfaction à l'endroit du service assuré.
- L'Administration a réalisé 99,44 p. 100 de ses affectations sans que les clients ne déposent de plainte au moyen du formulaire de non-conformité.
- L'amélioration du service de bateau-pilote se poursuit : deux bateaux-pilotes perfectionnés sont en construction en 2006 (et devraient être prêts en 2007).
- Le programme de formation des pilotes comprend des cours de recyclage; les équipages et d'autres employés bénéficient d'une formation améliorée.

Autonomie financière

- L'Administration effectue un examen constant des opérations pour déterminer si des économies peuvent être réalisées ailleurs avant d'augmenter les tarifs.
- Les ajustements tarifaires ne sont pas imposés dans toutes les zones; ils ne visent que les ports où l'on ne prévoit pas parvenir à l'autonomie financière.

Protection de l'environnement

- La Méthodologie de gestion des risques de pilotage sert à réaliser l'analyse des risques dans les zones qui ont connu des changements.
- Un Système d'identification automatique a été installé sur les bateaux-pilotes en 2006 pour fournir aux pilotes et aux équipages des renseignements plus précis et en temps opportun.

Technologie

- Un nouveau logiciel de répartition, largement développé en 2006, devrait entrer en service en 2007.
- L'Administration a assuré une formation spécialisée liée à la nouvelle technologie et s'est associée à d'autres membres de l'industrie pour élaborer un programme coopératif de formation.

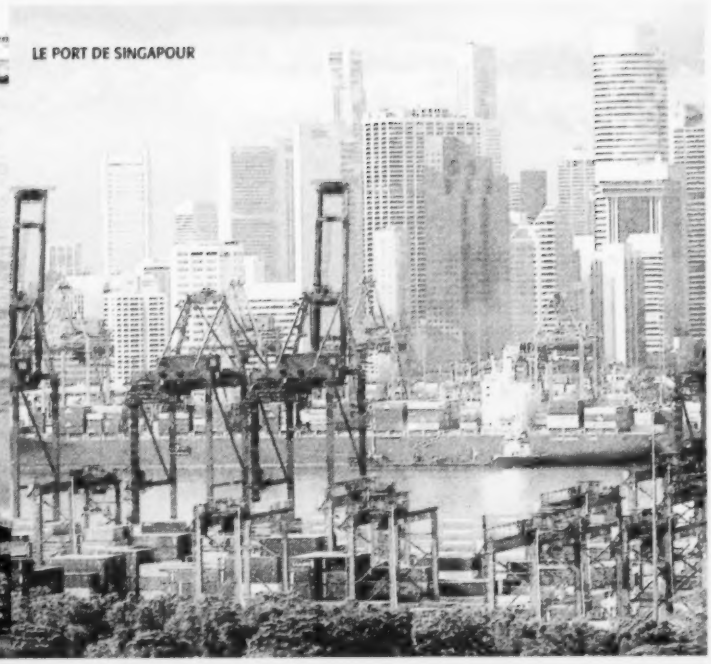
Ressources humaines

- Une plus grande importance a été accordée aux Ressources humaines grâce à la présence d'un employé à temps plein et du personnel de soutien nécessaire chargés de cette fonction.
- Le comité de santé et de sécurité au travail s'est réuni à plusieurs reprises et a réglé les questions qui lui ont été soumises.

Il provient de l'Europe, de l'Afrique, de l'Asie et de l'Inde, et il passe par le canal de Suez et le canal de Panama. Le commerce mondial d'aujourd'hui repose sur un réseau complexe dont les éléments dépendent les uns des autres, tels les maillons d'une chaîne. Les provinces de l'Atlantique sont un de ces maillons et leurs ports sont souvent les premiers ou les derniers ports d'escale sur la côte Est de l'Amérique du Nord. L'APA a la responsabilité de maintenir ce lien en assurant un service de pilotage sûr et efficace.

LE PORT DE JAKARTA

UN TEMPLE INDONÉSIEN



LE PORT DE SINGAPOUR

Examen ministériel des questions de pilotage demeurées en suspens

En août 1998, le Ministre des Transports a demandé à l'Office des transports du Canada (OTC) de réaliser un examen prospectif du système de pilotage maritime au Canada. L'impulsion derrière cet examen provient de l'article 53 de la *Loi sur le pilotage* qui prévoit que le Ministre doit effectuer un examen plus approfondi de certains aspects spécifiques du système de pilotage, dont l'examen avait été différé dans la Politique maritime nationale de 1995.

L'OTC a reçu des soumissions écrites, convoqué deux réunions nationales et tenu des consultations régionales auprès des parties intéressées. Tous les secteurs de l'industrie du transport maritime étaient représentés lors de ces rencontres. L'Office a soumis son rapport final au Ministre le 1er septembre 1999.

L'examen de l'Office des transports du Canada comporte 21 recommandations auxquelles le ministère des Transports du Canada a donné son accord de principe. Vous trouverez des précisions sur les recommandations de l'Office des transports du Canada de même que les réponses ministérielles dans le Rapport au Parlement.

Examen des opérations et consultations

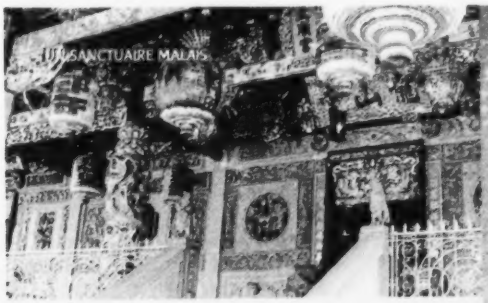
Comme le stipule son mandat, l'Administration de pilotage maintient des lignes de communication ouvertes avec tous les intervenants de ses zones de juridiction au Canada atlantique. Dans les ports où cela était possible, des comités portuaires locaux ont été mis sur pied afin d'ouvrir la voie à des tables rondes de discussion sur des questions de pilotage dans les ports. Tous les aspects des questions communes de pilotage sont discutés au sein de ces divers comités consultatifs, le but ultime de cette démarche étant un fonctionnement plus efficace et une réduction des frais. Les effectifs, les contrats de bateaux-pilotes, le remplacement des bateaux-pilotes actuels par des navires plus efficaces, la formation des pilotes, les améliorations administratives, les modifications aux règlements et la révision des tarifs ne sont que quelques-unes des questions qui y sont abordées.

Un comité consultatif sur les ressources en pilotage a été instauré dans le cadre des paramètres de l'Administration; le comité s'est révélé une excellente source en fait de compréhension et de communications.

Méthodologie de gestion des risques de pilotage

La Méthodologie de gestion des risques de pilotage, conçue et approuvée par Transports Canada, continue d'être utilisée de manière efficace. L'évaluation de la jauge et du type de navires assujettis au pilotage obligatoire, et ce en fonction du risque qu'ils posent, s'est terminée en 2004 et des modifications ont été proposées au règlement de l'Administration. Les modifications proposées ont fait l'objet d'un examen ministériel après que des objections ont été reçues. L'examen s'est terminé en 2005. Le Ministre a ensuite fourni une orientation à l'Administration et cette dernière a donné suite à la recommandation du Ministre en modifiant son règlement en ce qui a trait aux dimensions et à la jauge des navires assujettis au pilotage obligatoire.

L'Administration continue à surveiller toutes les zones de pilotage obligatoire et facultatif pour déterminer les changements dans les facteurs et les circonstances des lieux. Si un tel changement survient, l'Administration, en consultation avec les parties intéressées, réexamine la situation au moyen de la MGRP. En 2006, l'Administration a terminé l'étude du rapport du facilitateur concernant une évaluation des risques de pilotage dans les approches du secteur de Voisey's Bay au



UN SANCTUAIRE MALAIS

SUR LES EAUX DU CANAL DE SUEZ

AU DÉPART DE MUNDRA, NORD-EST DE L'INDE

LE CANAL DE SUEZ VU DE L'ESPACE

GIBRALTAR, DERNIÈRE POINTE DE TERRE AVANT LE CANADA ATLANTIQUE

Labrador. L'Administration a accepté en 2006 les recommandations émanant du rapport d'évaluation. Elle a aussi accepté en 2006 la recommandation du facilitateur visant à faire de la rivière St. Croix et du port de Bayside au Nouveau-Brunswick des zones de pilotage obligatoire. Le règlement sera modifié en ce sens en 2007. L'Administration continue à surveiller toutes les zones dont elle est responsable afin de déterminer s'il faudra y effectuer d'autres évaluations au moyen de la MGRP.

Méthodologie structurée pour le règlement des plaintes

L'Administration a créé un formulaire de non-conformité qui s'est avéré efficace comme méthode structurée de traitement des plaintes. Ce mécanisme se veut le plus convivial possible et il a pour but d'assurer en temps opportun un suivi auprès du plaignant. En 2006, l'Administration a reçu en tout 56 formulaires de non-conformité pour les 10 041 affectations dont elle s'est occupée, ce qui signifie que 99,44 p. 100 des affectations ont été réalisées sans faire l'objet d'une plainte. Le retard était la raison la plus fréquente à l'origine d'une plainte. Dans bien des cas, le retard était causé par d'autres facteurs qui ne relevaient pas de l'Administration, comme le temps ou les retards enregistrés par d'autres services portuaires. Après enquête, on a déterminé que seulement 35 des 56 plaintes découlaient de facteurs qui étaient du ressort de l'Administration. En tenant compte des facteurs qui ne relevaient pas de l'APA, le pourcentage des affectations effectuées sans faire l'objet d'une plainte passait à 99,65 p. 100.

Le point sur les autres recommandations au Ministre

LA RECOMMANDATION	LE POINT SUR LA RECOMMANDATION
L'Administration doit commencer à faire rapport dans son Rapport annuel sur le bassin de candidats au brevet.	*Compte tenu des distances entre les zones de pilotage, il n'y a pas, de manière générale, de bassin de candidats à la disposition de l'Administration. Les candidats au brevet de pilotage sont embauchés uniquement s'ils répondent à des critères spécifiques en fonction de la zone de pilotage visée.*
L'Administration devra élaborer et appliquer un système juste et équitable pour évaluer les compétences d'un pilote et la qualité du service assuré. L'évaluation devra se faire régulièrement et au moins tous les cinq ans.	*Nous avons mis au point un système pour évaluer la validité de la certification et de la formation des pilotes.*
Toutes les parties visées devraient élaborer un système afin de diffuser rapidement des renseignements pratiques liés à des incidents de sécurité maritime.	*Dans le présent rapport, notre façon de rendre compte des incidents de navigation a été améliorée afin de permettre au lecteur de mieux comprendre les divers types d'incidents mineurs. Pour satisfaire à cette recommandation, il faudra obtenir d'autres conseils auprès des représentants de l'industrie et des pilotes.*

LE PORT D'HALIFAX

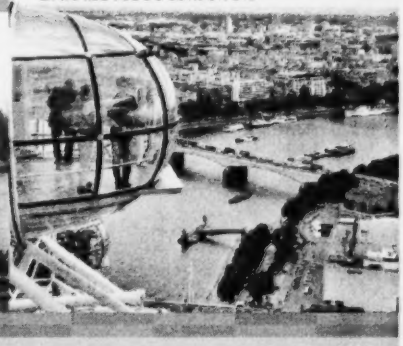
UN PILOTE MÉDITERRANÉEN MONTE À BORD D'UN NAVIRE

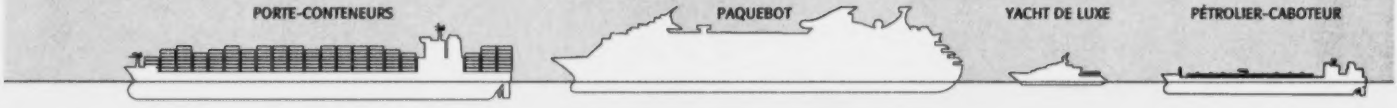
LA TAMISE VUE DU *LONDON EYE*

CAMDEN, NEW JERSEY, POINT D'ENTRÉE/DE DÉPART DES É.-U.

LE VIEUX PORT, ROTTERDAM

UN VRAQUIER, HAMBOURG





La revue de l'année 2006

Les pertes nettes de l'Administration, avant les postes extraordinaires, représentaient 6,7 % de l'ensemble des recettes en 2006. Les pertes nettes après les postes extraordinaires étaient de 5,0 % des recettes totales. Les pertes ont été causées surtout par une baisse importante des recettes par rapport à 2005 et par rapport au budget.

Les budgets sont préparés en même temps que le Plan directeur de l'Administration et reposent sur des prévisions du trafic maritime pour l'année. Pour 2006, nos recettes réelles étaient 2,1 millions de dollars de moins que les recettes prévues au budget. Les secteurs suivants étaient en baisse par rapport aux prévisions budgétaires (en milliers de dollars) :

Zone	Écart par rapport au budget	Raison principale du manque à gagner
Baie Placentia, T.-N.-L.	1 313 $	Fermeture temporaire du champ pétrolier en mer
St. John's, T.-N.-L.	339 $	Modification réglementaire*
Halifax, N.-É.	301 $	Modification réglementaire*
Saint John, N.-B.	295 $	Diminution temporaire dans le transport du pétrole et de produits du pétrole

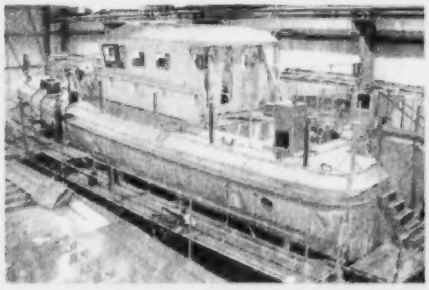
**Des modifications réglementaires exemptaient du pilotage obligatoire les navires ravitailleurs en mer de moins de 5000 tonnes de jauge brute.*

Sur une note plus positive, Canso a connu une augmentation importante de ses activités, entraînant un excédent des recettes de l'ordre de 448 000 dollars par rapport au budget. Le tableau à la page suivante montre les recettes réelles par rapport à celles prévues au budget pour les cinq dernières années.

Les dépenses globales de l'Administration pour 2006 étaient inférieures de 4,5 % par rapport au budget. Cet écart a été causé par plusieurs facteurs dont la plupart étaient liés au fait que le nombre d'affectations était inférieur à ce qui était prévu au budget.

Le tableau à la page suivante montre les dépenses prévues au budget par rapport aux dépenses réelles pour 2006, le tout exprimé en milliers de dollars.

L'Administration avait un budget d'immobilisations de 2,74 millions de dollars en 2006. La dépense d'équipement la plus importante devait être la construction d'un nouveau bateau-pilote pour la baie Placentia. Lors de la préparation du budget, on s'attendait à ce que le nouveau bateau-pilote, qui s'appellera *Avalon Pilot*, entre en service en 2006. Pour cause de retards dans le projet, le bateau ne sera pas terminé avant 2007. L'Administration a aussi accordé un contrat pour la construction d'un autre bateau identique au premier; il s'appellera *Atlantic Pilot* pour remplacer celui qui a été perdu dans un accident en mai 2006. L'*Atlantic Pilot* devrait également entrer en service en 2007.



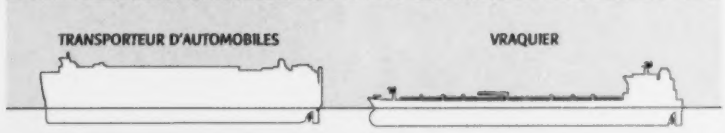
*L'*Avalon Pilot *est presque terminé. En avant-plan, on voit le bordé de pont de l'*Atlantic Pilot *sur le berceau.*

DJEDDA, ARABIE SAOUDITE

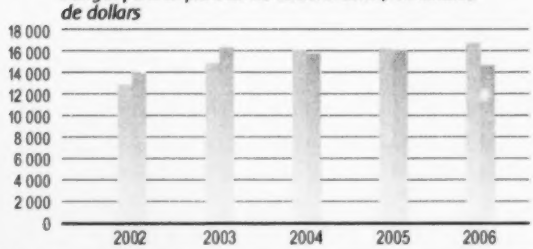
DÉESSES SCULPTÉES, INDE

DES MARCHANDISES SONT CHARGÉES POUR LE COMMERCE INTER-INDONÉSIEN

SUR LE CANAL DE PANAMA, EN ROUTE VERS L'OCÉAN PACIFIQUE

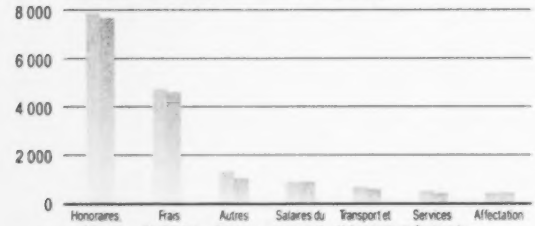


Recettes réelles par rapport aux recettes prévues au budget pour la période de 2002 à 2006, en milliers de dollars



	2002	2003	2004	2005	2006
Budget	13 045	14 950	16 131	16 244	16 871
Réelles	14 241	16 438	15 988	16 172	14 796

Dépenses réelles par rapport aux dépenses prévues au budget pour 2006, en milliers de dollars



	Honoraires, salaires et avantages sociaux des pilotes	Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	Autres dépenses d'exploitation	Salaires du personnel administratif	Transport et déplacements	Services professionnels et spéciaux	Affectation
Budget	7 916	4 785	1 340	859	691	501	419
Réelles	7 774	4 639	1 076	872	578	415	415

Le tableau suivant montre les dépenses réelles en immobilisations par rapport au budget.

Dépenses réelles en immobilisations par rapport au budget pour 2006

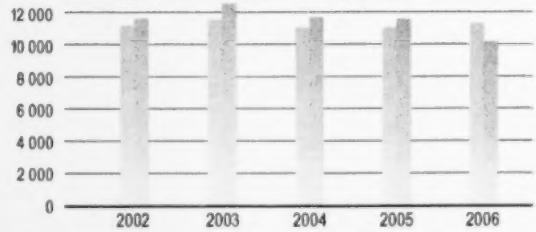
(en milliers de dollars)	Budget	Dépenses réelles
Construction ou achat d'un bateau-pilote	2 500	1 853
Radoub et équipement de bateau-pilote	150	154
Matériel informatique et de communications	50	28
Logiciels informatiques	25	41
Améliorations locatives	10	–
Achat ou réparation de quai	–	19
	2 735	2 095

L'Administration a enregistré 10 041 affectations de pilotage durant l'année, ce qui était 12,4 % inférieur aux prévisions budgétaires. Le nombre réel d'affectations a baissé de 14,1 % par rapport à 2005.

Pendant plusieurs années avant 2006, la baie Placentia a été le port qui a apporté le plus de recettes. La fermeture du champ pétrolier en mer mentionnée précédemment a fait baisser les recettes au point où Halifax a été le port aux recettes les plus élevées en 2006. Halifax a apporté 28,2 % des recettes totales, tandis que celles de la baie Placentia sont passées à 22,4 %. Canso vient au troisième rang pour l'importance de ses recettes avec 17,3 % des recettes totales, et la part de Saint John représente 12,5 %. Aux fins de comparaison, en 2005, la baie Placentia représentait 27,4 % des recettes totales, Halifax représentait 25,0 %, Canso, 14,6 %, et Saint John, 13,3 %.

La plupart des tarifs de pilotage de l'Administration se composent de deux éléments : Des frais de base (fixes) pour le port et des frais unitaires (variables) qui sont calculés en fonction de données liées aux

Nombre réel des affectations de pilotage par rapport au budget pour la période de 2002 à 2006



	2002	2003	2004	2005	2006
Budget	11 454	11 797	11 005	10 948	11 456
Réelles	11 806	12 510	11 848	11 690	10 041

dimensions du navire. Ce calcul donne le nombre d'unités de pilotage que représente un navire. Les dimensions moyennes d'un navire, exprimées en unités de pilotage, peuvent varier beaucoup d'un port à un autre. Les tarifs fixés pour un port donné dépendent du trafic, des dimensions moyennes des navires, de la durée des affectations de pilotage et d'autres dépenses inhérentes au port.

En 2006, l'Administration a appliqué des augmentations tarifaires dans huit des seize zones de pilotage obligatoire. Les augmentations ont varié entre 4 % et 10 % selon les ports visés et l'impact global a été une augmentation de 4,25 % des tarifs pour l'ensemble de l'Administration. Les huit autres ports assujettis au pilotage obligatoire n'ont pas fait l'objet d'une augmentation tarifaire. L'Administration s'efforce d'assurer un service de pilotage professionnel et efficace au prix le moins élevé possible pour les clients, tout en évitant l'interfinancement des ports.

Zones de pilotage, pilotes et affectations

Zones de pilotage

Il existe 16 zones de pilotage obligatoire et de nombreuses zones de pilotage facultatif dans la région de l'Atlantique. Pour déterminer si un port doit ou non être désigné comme zone de pilotage obligatoire, on tient compte des facteurs suivants : degré de difficulté et de danger que présentent les approches à la zone de pilotage et la navigation dans celle-ci, l'importance du trafic maritime ainsi que la taille et la manœuvrabilité des navires, la structure des quais, des cales et l'espace réellement disponible pour la manœuvre des navires, la nature du fret transporté (par ex. : pétrole, gaz, explosifs, matières dangereuses), et les questions environnementales et la protection des écosystèmes.

Région de pilotage visée

La *Loi sur le pilotage* définit comme suit la région que dessert l'Administration : « Toutes les eaux canadiennes sises dans les provinces de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard, du Nouveau-Brunswick, de Terre-Neuve et du Labrador, y compris les eaux de la baie des Chaleurs dans la province de Québec, au sud du cap d'Espoir. »

ZONES DE PILOTAGE OBLIGATOIRE

Nouveau-Brunswick	Saint John, Miramichi, Restigouche
Terre-Neuve-et-Labrador	Baie des Exploits, Holyrood, baie de Plaisance, Stephenville, Humber Arm, St. John's
Nouvelle-Écosse	Lac Bras d'Or, Halifax, Pugwash, détroit de Canso, Sydney
Île-du-Prince-Édouard	Charlottetown, Pont de la Confédération

ZONES DE PILOTAGE FACULTATIF

L'Administration de pilotage de l'Atlantique assure sur demande des services de pilotage dans des zones où le pilotage est facultatif. Parmi ces ports, notons :

Nouveau-Brunswick	Bathurst, Caraquet, Belledune
Terre-Neuve-et-Labrador	Port aux Basques, Argentia, Clarenville, Marystown, Long Pond
Nouvelle-Écosse	Pictou, Sheet Harbour, Liverpool, Shelburne, Bridgewater
Île-du-Prince-Édouard	Georgetown, Souris, Summerside
Québec	Chandler

Pilotes

L'Administration de pilotage de l'Atlantique emploie des pilotes compétents et professionnels qui connaissent à fond tous les aspects des manœuvres des navires. Le pilote a une connaissance approfondie de l'effet des vents, des courants et des marées sur les navires, et il démontre cette expertise lorsqu'il dirige un navire, peu importe sa taille, à proximité du littoral et dans des chenaux et des ports plus étroits. Le rôle du pilote prend toute sa valeur si l'on regarde la précision avec laquelle il prépare l'approche, anticipe les manœuvres et réagit efficacement. Le pilote professionnel a recours aux systèmes d'aide à la navigation, visuels et électroniques, et compte sur les services d'information. Ces ressources permettent à l'Administration de pilotage de l'Atlantique de fournir un service sûr et efficace à tous les navires qui naviguent dans les eaux de la région de l'Atlantique.

Zones de pilotage, pilotes et affectations

Zones de pilotage

Il existe 16 zones de pilotage obligatoire et de nombreuses zones de pilotage facultatif dans la région de l'Atlantique. Pour déterminer si un port doit ou non être désigné comme zone de pilotage obligatoire, on tient compte des facteurs suivants : degré de difficulté et de danger que présentent les approches à la zone de pilotage et la navigation dans celle-ci, l'importance du trafic maritime ainsi que la taille et la manœuvrabilité des navires, la structure des quais, des cales et l'espace réellement disponible pour la manœuvre des navires, la nature du fret transporté (par ex. : pétrole, gaz, explosifs, matières dangereuses), et les questions environnementales et la protection des écosystèmes.

Région de pilotage visée

La *Loi sur le pilotage* définit comme suit la région que dessert l'Administration : « Toutes les eaux canadiennes sises dans les provinces de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard, du Nouveau-Brunswick, de Terre-Neuve et du Labrador, y compris les eaux de la baie des Chaleurs dans la province de Québec, au sud du cap d'Espoir. »

ZONES DE PILOTAGE OBLIGATOIRE

Nouveau-Brunswick	Saint John, Miramichi, Restigouche
Terre-Neuve-et-Labrador	Baie des Exploits, Holyrood, baie de Plaisance, Stephenville, Humber Arm, St. John's
Nouvelle-Écosse	Lac Bras d'Or, Halifax, Pugwash, détroit de Canso, Sydney
Île-du-Prince-Édouard	Charlottetown, Pont de la Confédération

ZONES DE PILOTAGE FACULTATIF

L'Administration de pilotage de l'Atlantique assure sur demande des services de pilotage dans des zones où le pilotage est facultatif. Parmi ces ports, notons :

Nouveau-Brunswick	Bathurst, Caraquet, Belledune
Terre-Neuve-et-Labrador	Port aux Basques, Argentia, Clarenville, Marystown, Long Pond
Nouvelle-Écosse	Pictou, Sheet Harbour, Liverpool, Shelburne, Bridgewater
Île-du-Prince-Édouard	Georgetown, Souris, Summerside
Québec	Chandler

Pilotes

L'Administration de pilotage de l'Atlantique emploie des pilotes compétents et professionnels qui connaissent à fond tous les aspects des manœuvres des navires. Le pilote a une connaissance approfondie de l'effet des vents, des courants et des marées sur les navires, et il démontre cette expertise lorsqu'il dirige un navire, peu importe sa taille, à proximité du littoral et dans des chenaux et des ports plus étroits. Le rôle du pilote prend toute sa valeur si l'on regarde la précision avec laquelle il prépare l'approche, anticipe les manœuvres et réagit efficacement. Le pilote professionnel a recours aux systèmes d'aide à la navigation, visuels et électroniques, et compte sur les services d'information. Ces ressources permettent à l'Administration de pilotage de l'Atlantique de fournir un service sûr et efficace à tous les navires qui naviguent dans les eaux de la région de l'Atlantique.

Affectations de pilotage

	2006	2005	2004
ZONES DE PILOTAGE OBLIGATIORE			
Nouveau-Brunswick			
Saint John	1 334	1 623	1 555
Miramichi	10	9	24
Restigouche	101	92	105
Terre-Neuve-et-Labrador			
St. John's	1 027	1 584	1 592
Holyrood	55	80	97
Baie Placentia	999	1 283	1 391
Humber Arm	345	347	303
Stephenville	17	155	176
Baie des Exploits	115	119	117
Nouvelle-Écosse			
Halifax	3 313	3 759	4 090
Détroit de Canso	1 453	1 257	1 004
Sydney	318	359	378
Bras d'Or	90	90	90
Pugwash	90	127	95
Île-du-Prince-Édouard			
Charlottetown	220	163	142
Pont de la Confédération	130	114	104
ZONES DE PILOTAGE FACULTATIF	424	529	585
Total	10 041	11 690	11 848

Incidents de transport maritime rapportés en 2006

Les pilotes de l'Administration ont rapporté six incidents de transport maritime en 2006. Ils sont tous mineurs et sont décrits ci-dessous :

TYPE D'INCIDENT	2006	2005
Contact avec un quai	3	2
Contact avec une écluse	2	0
Contact avec une bouée	1	2
Contact avec l'équipement portuaire	0	1
Contact avec un navire	0	1
Total pour l'année	6	6

L'Administration s'efforce d'assurer un service de pilotage sûr et efficace dans la région de l'Atlantique. Le nombre total d'incidents indique que 99,94 % des 10 041 affectations de pilotage se sont déroulées sans incident.

Pourcentage des affectations de pilotage par province en 2006

- Nouvelle-Écosse ..... 54,1 %
- Terre-Neuve-et-Labrador ..... 26,8 %
- Nouveau-Brunswick ..... 15,4 %
- Île-du-Prince-Édouard ..... 3,7 %

Pourcentage des recettes tirées du pilotage obligatoire par port – 2006

- Halifax ..... 28,2 %
- Baie Placentia ..... 22,4 %
- Canso ..... 17,3 %
- Saint John ..... 12,5 %
- Autres ..... 19,6 %
  - *St. John's* ..... 5,1 %
  - *Sydney* ..... 3,5 %
  - *Humber Arm* ..... 3,3 %
  - *Autres zones de pilotage obligatoire* .. 7,7 %

Examen comparatif
Renseignements financiers et statistiques

RENSEIGNEMENTS FINANCIERS
(en milliers de dollars)

	2006		2005		2004	
Total des recettes	14 794	$	16 172	$	15 988	$
Dépenses						
Traitements, honoraires et prestations	10 061		10 136		9 704	
Bateaux-pilotes	3 898		4 391		3 761	
Autres dépenses	1 808		1 957		2 097	
Total des dépenses	15 767		16 484		15 562	
Bénéfice net (perte nette) avant poste extraordinaire	(973)		(312)		426	
Gain exceptionnel	238		–		–	
(Perte nette) Bénéfice net	(735)	$	(312)	$	426	$
Recettes de pilotage – Zones de pilotage obligatoire						
Nouvelle-Écosse	7 152	$	6 808	$	6 318	$
	49 %		43 %		40 %	
Terre-Neuve-et-Labrador	4 598		5 908		6 131	
	31 %		37 %		39 %	
Nouveau-Brunswick	2 033		2 281		2 303	
	14 %		14 %		15 %	
Île-du-Prince-Édouard	353		311		304	
	3 %		2 %		2 %	
Recettes de pilotage – Zones de pilotage facultatif	491		693		710	
	3 %		4 %		4 %	
Total des recettes de pilotage	14 627	$	16 001	$	15 766	$

STATISTIQUES

Unités de pilotage*	3 369 986	3 578 866	3 550 467
Affectations de pilotage	10 041	11 690	11 848
Nombre moyen d'unités par affectation	336	306	300
Incidents**	6	6	9
Pourcentage des affectations sans incidents	99,94 %	99,95 %	99,92 %
Ressources humaines*			
Pilotes employés	45	44	43
Pilotes d'entreprise	10	10	11
Équipage des bateaux-pilotes	13	13	13
Directeurs et administration	10	10	10
Affectateurs	6	6	6

* Une unité de pilotage représente une mesure de grandeur d'un bateau et comporte les dimensions que voici : la longueur, la largeur et le moule en profondeur du bateau.
** Compilation de tous les rapports d'incidents maritimes avec ou sans dommages déposés par des pilotes autorisés.
*** Personnel à temps plein (ou l'équivalent) en poste au 31 décembre de chaque année.

Responsabilité de la direction à l'égard de l'information financière

Les états financiers ci-joints ont été préparés par la direction de l'Administration conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent, et s'appuient, lorsque cela est approprié, sur les meilleurs jugements et estimations de la direction. La direction est responsable de l'intégrité et de l'objectivité de l'information que contiennent les états financiers et le rapport annuel.

La direction a aussi la responsabilité d'établir et de maintenir un système de contrôle interne conçu de manière à fournir l'assurance raisonnable que les actifs sont protégés et contrôlés, que les opérations sont effectuées conformément aux autorisations pertinentes et que les systèmes comptables produisent en temps voulu de l'information financière exacte.

La direction de l'Administration a la responsabilité de gérer ses affaires conformément à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements, à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, et aux règlements administratifs de l'Administration.

Les membres de l'Administration ont la responsabilité de veiller à ce que la direction s'acquitte de ses responsabilités en matière d'information financière et de contrôle interne. Ces responsabilités sont déléguées au Comité de vérification, qui se réunit avec la direction et les vérificateurs pour s'assurer que les obligations ont bien été remplies et pour examiner les états financiers. Les états financiers et le rapport annuel sont examinés et approuvés par les membres de l'Administration sur recommandation du Comité de vérification.

La vérificatrice générale du Canada effectue une vérification indépendante des opérations et des états financiers de l'Administration conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada, et elle formule une opinion sur les états financiers. Elle a pleinement et librement accès au Comité de vérification de l'Administration, et son rapport figure ci-après.

Le président-directeur-général,

R.A. McGuinness

Le directeur des finances,

P. MacArthur, CMA

Halifax, Canada
Le 16 février 2007

Auditor General of Canada
Vérificatrice générale du Canada

Rapport du vérificateur

Au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de pilotage de l'Atlantique au 31 décembre 2006 et les états des résultats et des bénéfices non répartis et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 décembre 2006 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements, et aux règlements administratifs de l'Administration.

Pour la vérificatrice générale du Canada,

John O'Brien, CA
directeur principal

Halifax, Canada
Le 16 février 2007

Bilan

31 décembre 2006

En milliers de dollars	2006		2005	
ACTIF				
À court terme				
Trésorerie et équivalents de trésorerie (note 4)	**1 888**	**$**	1 054	$
Débiteurs, valeur nette (note 4)	**2 016**		2 145	
Frais payés d'avance	**50**		48	
	3 954		3 247	
À long terme				
Placements (note 4)	**69**		384	
Placements réservés (note 4)	**887**		887	
Immobilisations corporelles, valeur nette (note 5)	**3 713**		3 692	
	4 669		4 963	
	8 623	**$**	8 210	$
PASSIF				
À court terme				
Créditeurs et charges à payer (note 4)	**2 586**	**$**	1 573	$
Obligation au titre des indemnités de départ constituées (note 6)	**66**		–	
	2 652		1 573	
À long terme				
Obligation au titre des indemnités de départ constituées (note 6)	**994**		925	
	3 646		2 498	
AVOIR DU CANADA				
Capital d'apport	**2 305**		2 305	
Bénéfices non répartis	**2 672**		3 407	
	4 977		5 712	
	8 623	**$**	8 210	$

Engagements (note 11)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Approuvé par les membres de l'Administration :

Un membre,

Un membre,

État des résultats et des bénéfices non répartis

Exercice terminé le 31 décembre 2006

En milliers de dollars	2006		2005	
PRODUITS				
Droits de pilotage	**14 627**	**$**	16 001	$
Autres produits	**167**		171	
	14 794		16 172	
CHARGES				
Honoraires, salaires et avantages sociaux des pilotes	**7 774**		7 885	
Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	**4 639**		5 090	
Salaires et avantages sociaux du personnel	**1 337**		1 300	
Transports et déplacements	**590**		635	
Services professionnels et spéciaux	**420**		479	
Amortissement	**275**		322	
Services publics, fournitures et approvisionnements	**234**		257	
Locations	**200**		181	
Formation	**166**		213	
Communications	**132**		122	
	15 767		16 484	
Perte nette avant élément extraordinaire	**973**		312	
Gain extraordinaire (note 7)	**238**		–	
Perte nette de l'exercice	**735**		312	
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	**3 407**		3 719	
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	**2 672**	**$**	3 407	$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers

État des flux de trésorerie

Exercice terminé le 31 décembre 2006

En milliers de dollars	2006		2005	
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION				
Rentrées de fonds - clients	**14 765**	**$**	15 957	$
Sorties de fonds - fournisseurs et employés	**(14 342)**		(16 198)	
Produits divers	**158**		206	
Versements d'indemnités de départ	**(4)**		(85)	
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	**577**		(120)	
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT				
Achat de placements	**–**		(1 459)	
Produits de la vente de placements	**315**		2 130	
Achat d'immobilisations corporelles	**(2 094)**		(1 174)	
Élément extraordinaire - indemnité d'assurance (note 7)	**2 036**		–	
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	**257**		(503)	
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	**834**		(623)	
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice (note 4)	**1 054**		1 677	
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice (note 4)	**1 888**	**$**	1 054	$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers

Notes complémentaires aux états financiers

31 décembre 2006

(en milliers de dollars)

1. OBJECTIFS ET ACTIVITÉS

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (l'Administration) a été constituée en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Elle a pour objet d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer un service de pilotage sûr et efficace dans certaines eaux canadiennes désignées. La Loi prévoit que les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables, raisonnables et suffisants pour que l'Administration puisse s'autofinancer. En vertu de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration n'a droit à aucune somme par voie de crédit affecté par le Parlement pour lui permettre de s'acquitter de ses obligations.

L'Administration est une société d'État qui figure à l'annexe III, partie I, de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et elle n'est pas assujettie à la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

2. RÉGLEMENTATION DES DROITS DE PILOTAGE

La Loi sur le pilotage régit le processus d'établissement des droits de pilotage. L'Administration prend, avec l'approbation du gouverneur en conseil, des règlements pour prescrire les droits. Elle doit publier le tarif de droits proposé dans la *Gazette du Canada* et quiconque a des raisons de croire qu'il n'est pas dans l'intérêt public peut déposer auprès de l'Office des transports du Canada (OTC) un avis d'opposition motivé, dans les 30 jours qui suivent la publication de la proposition tarifaire.

L'OTC doit faire enquête sur le tarif de droits proposé faisant l'objet d'un avis d'opposition. À l'issue de l'enquête, l'OTC doit faire une recommandation au plus tard 120 jours après la réception de l'avis d'opposition, et l'Administration est obligée d'en tenir compte.

Les droits peuvent entrer en vigueur 30 jours après leur publication dans la *Gazette du Canada*. Cependant, si l'OTC recommande des droits inférieurs à ceux que l'Administration a fixés, celle-ci est tenue de rembourser aux personnes qui ont payé les droits la différence entre les droits versés et les droits recommandés par l'OTC, y compris les intérêts. Le gouverneur en conseil peut modifier ou annuler une recommandation de l'OTC.

3. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Les présents états financiers ont été préparés par la direction conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada. Les principales conventions comptables sont les suivantes :

(a) Équivalents de trésorerie

Les équivalents de trésorerie représentent des placements à court terme très liquides; ils sont comptabilisés au coût.

(b) Placements et placements réservés

Les placements sont comptabilisés au coût. Une réduction de la valeur des placements à la valeur de marché est comptabilisée dans les cas où la valeur sous jacente subit une baisse durable. La valeur de marché est fondée sur le cours du marché à la fin de l'exercice.

(c) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût. Le coût des bateaux pilotes en construction comprend la conception, les matériaux et la main d'œuvre directe. Les montants présentés au poste « bateaux-pilotes en construction » sont virés au compte des bateaux-pilotes lorsque la construction est terminée, et ils sont ensuite amortis. L'amortissement des immobilisations corporelles est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire et est fondé sur la durée de vie utile estimative suivante des immobilisations :

Bateaux-pilotes	10 à 25 ans
Mobilier et matériel	5 à 10 ans
Améliorations locatives	10 ans

(d) Indemnités de départ

Les employés ont droit à des indemnités de départ aux termes des conventions collectives et des conditions d'emploi. L'Administration comptabilise le coût des indemnités de départ futures dans les périodes au cours desquelles les salariés rendent des services à l'Administration. Elle comptabilise le passif au titre de ces indemnités à mesure qu'elles sont constituées. La direction établit l'obligation au titre des indemnités de départ constituées selon une méthode fondée sur des hypothèses et ses meilleures estimations. Les modifications de ces estimations sont imputées ou créditées à l'état des résultats dans l'exercice où elles sont apportées. Ce sont les seules obligations de l'Administration à l'égard des indemnités de départ qui exigeront des paiements futurs.

(e) Capital d'apport

Le capital d'apport est composé du coût historique estimatif des immobilisations obtenues du Canada lors de la création de l'Administration et des immobilisations financées grâce aux crédits parlementaires

(f) Régime de retraite

Tous les employés participent au Régime de retraite de la fonction publique, qui est administré par le gouvernement du Canada. L'Administration et les employés doivent cotiser au Régime. Les cotisations de l'Administration représentent le coût total assumé par l'employeur. Ce montant est un multiple des cotisations exigées des employés et peut fluctuer au fil du temps selon les résultats du Régime. Ces cotisations constituent l'obligation totale de l'Administration. Les cotisations au titre des services rendus au cours de l'exercice sont passées en charges dans l'exercice. Les cotisations au titre des services passés sont passées en charges au moment où elles sont versées. L'Administration n'est pas tenue de combler les insuffisances actuarielles du Régime de retraite de la fonction publique.

(g) Constatation des produits

Les droits de pilotage sont constatés au moment où les services sont rendus.

(h) Incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers exige de la direction qu'elle fasse des estimations et pose des hypothèses qui ont un effet sur les actifs et les passifs déclarés à la date des états financiers ainsi que sur les montants des produits et des charges déclarés au cours des exercices considérés. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

(i) Modifications comptables à venir

En janvier 2005, l'Institut Canadien des Comptables Agréés (ICCA) a publié deux normes comptables qui auront une incidence sur l'Administration :

Instruments financiers - comptabilisation et évaluation : Cette norme fixe les critères de comptabilisation, de décomptabilisation, d'évaluation et de classement des instruments financiers. L'Administration sera tenue de classer ses actifs financiers dans l'une ou l'autre des catégories suivantes : détenus à des fins de transaction, détenus jusqu'à leur échéance, disponibles à la vente ou prêts et créances. Les passifs financiers seront classés comme détenus à des fins de transactions ou comme autres passifs financiers. Le traitement comptable d'un instrument financier dépendra de la catégorie à laquelle il est associé. Les actifs financiers détenus à des fins de transaction ou disponibles à la vente seront évalués à la juste valeur alors que les actifs financiers détenus jusqu'à leur échéance ou classés comme prêts ou créances seront évalués à leur coût non amorti. Les passifs financiers détenus à des fins de transaction seront évalués à la juste valeur alors que les autres passifs financiers seront évalués au coût non amorti.

Résultat étendu : Selon cette norme, certains gains ou pertes qui autrement seraient comptabilisés dans le résultat net doivent être présentés dans les autres éléments du résultat étendu jusqu'à ce qu'ils puissent être constatés dans le résultat net. L'Administration pourrait être tenue de présenter un nouvel état financier intitulé « État du résultat étendu » pour comptabiliser les gains ou les pertes jusqu'à ce qu'ils soient réalisés.

Ces nouvelles normes s'appliqueront pour l'exercice de 2007 de l'Administration, qui est en train d'évaluer leur incidence sur la présentation de l'information financière.

4. INSTRUMENTS FINANCIERS

Conformément à la *Loi sur le pilotage*, l'Administration ne peut investir que dans les bons du Trésor du gouvernement du Canada et dans les obligations garanties par un gouvernement. Les placements portent des taux d'intérêt fixes jusqu'à leur échéance. Selon l'Administration, ses placements ne posent pas un risque de crédit important.

Les placements réservés représentent un fonds qui a été établi pour le remplacement des immobilisations et le financement des indemnités de départ. Le niveau des placements réservés est fondé sur la trésorerie générée par les activités d'exploitation de l'exercice précédent. En 2006, il n'y a eu ni ajout ni retrait de placements réservés (aucun en 2005).

La valeur comptable des placements correspond approximativement à leur juste valeur.

Les débiteurs et les créditeurs font partie du cours normal des activités et sont exigibles sur demande. La valeur comptable de ces instruments financiers correspond plus ou moins à la juste valeur en raison de leur échéance à court terme. Les débiteurs de l'Administration ne posent pas de risque de crédit important, car la *Loi sur le pilotage* stipule que le propriétaire, le capitaine et l'agent d'un navire sont solidairement responsables du paiement des droits de pilotage. La *Loi* prévoit un mécanisme interdisant à l'agent des douanes de donner congé à un navire si les droits de pilotage sont impayés.

	2006		2005	
	Valeur comptable	Rendement (%)	Valeur comptable	Rendement (%)
Trésorerie	1 811 $		336 $	
Arrivant à échéance d'ici trois mois :				
Bons du Trésor du gouvernement du Canada	–		595	2,54
Obligations du gouvernement du Canada	77	4,56	–	
Obligations provinciales	–		123	4,72
Total de la trésorerie et équivalents de trésorerie	1 888 $		1 054 $	
Arrivant à échéance d'ici trois ans :				
Obligations du gouvernement du Canada	301 $	3,90 - 4,71	560 $	3,33 - 4,71
Obligations provinciales	581	3,19 - 5,02	369	3,05 - 5,02
	882		929	
Arrivant à échéance dans plus de 3 ans :				
Obligations provinciales	74	3,44	342	3,44 - 4,21
	74		342	
Total des placements et des placements réservés	956 $		1 271 $	

5. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	2006			2005		
	Coût	Amortissement cumulé	Net	Coût	Ammortissement cumulé	Net
Terrains	1 $	– $	1 $	1 $	– $	1 $
Bateaux-pilotes	3 750	2 599	1 151	5 972	2 968	3 004
Bateaux-pilotes en construction	2 264	–	2 264	411	–	411
Mobilier et matériel	919	682	237	832	636	196
Améliorations locatives	202	142	60	202	122	80
	7 136 $	3 423 $	3 713 $	7 418 $	3 726 $	3 692 $

6. INDEMNITÉS DE DÉPART

L'Administration verse des indemnités de départ à ses employés en fonction du nombre d'années de service et du salaire en fin de carrière. N'étant pas capitalisé, ce régime ne possède aucun actif. Le déficit est donc égal à l'obligation au titre des indemnités constituées.

Information à propos de ce régime, évaluée au 31 décembre :

	2006	2005
Hypothèses :		
Taux d'actualisation	4 %	4 %
Taux d'inflation	2 %	2 %
Nombre minimum d'années de service prévues	10 ans	10 ans
Âge à la retraite	60 ans	60 ans
Montants annuels :		
Obligation au titre des indemnités de départ constituées au début de l'exercice	925 $	889 $
Coût de l'exercice	139	121
Indemnités versées au cours de l'exercice	(4)	(85)
Obligation au titre des indemnités de départ constituées à la fin de l'exercice	1 060 $	925 $
Tranche à court terme	66 $	– $
Tranche à long terme	994	925
	1 060 $	925 $

7. GAIN EXTRAORDINAIRE

Un bateau-pilote inscrit dans les immobilisations corporelles à la valeur nette de 1 798 $ (y compris ses pièces de rechange) est tombé hors d'usage à la suite d'un accident en mai 2006. L'Administration a reçu cette même année la somme de 2 036 $, constituée en partie d'une indemnité d'assurance et en partie du produit de la vente de pièces résiduelles et de pièces d'équipement. L'excédent de la somme reçue sur la valeur comptable nette est comptabilisé comme gain extraordinaire de l'exercice.

8. FACILITÉ DE CRÉDIT D'EXPLOITATION

L'Administration dispose d'une facilité de crédit de 1 000 $ dont le taux d'intérêt ne dépasse pas le taux préférentiel. Aucun montant n'avait été tiré sur la facilité de crédit au 31 décembre 2006 (aucun en 2005). L'Administration a accès à cette facilité selon ses besoins. Celle-ci n'a pas d'échéance ou de date de renouvellement fixe.

9. RÉGIME DE RETRAITE

Les cotisations au Régime de retraite de la fonction publique comprennent :

	2006	2005
Cotisations de l'Administration	820 $	692 $
Cotisations des employés	351 $	322 $

10. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

L'Administration est apparentée par voie de propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État créés par le gouvernement du Canada. L'Administration transige avec ces entités dans le cours normal de ses activités, selon les mêmes conditions qui s'appliquent aux parties non apparentées. Ces opérations sont négligeables et n'ont pas d'effet important sur les états financiers.

11. ENGAGEMENTS

L'Administration a conclu des contrats pour des services de bateaux-pilotes, la location de bureaux, la location de quais et la construction de nouveaux bateaux-pilotes, pour lesquels elle doit effectuer les versements annuels minimums suivants :

2007	$ 5 423
2008	341
2009	51
2010	16
2011	–
	$ 5 831

12. ÉVENTUALITÉS

L'Administration fait l'objet de réclamations en cours ou éventuelles de tiers. Il est impossible de déterminer pour le moment l'issue de ces réclamations. La direction est d'avis que le règlement de ces réclamations n'aura pas d'effet négatif important sur l'Administration